STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 2402
28 januari 2015

Gemeente Landgraaf - Verkeersbesluit voor de invoering van een 30km zone in de Irenestraat, Maximastraat en een gedeelte van de Laurastraat



Burgemeester en wethouders van **L a n d g r a a f ;**

Inleiding

De Irenestraat, Maximastraat (voorheen een gedeelte van de Beatrixstraat) en een gedeelte van de Laurastraat worden in 2015 volledig gereconstrueerd. De weginrichting zal daarbij gebaseerd worden op een 30km-zone. Momenteel zijn deze wegen echter nog aangeduid en ingericht als erf. Met dit verkeersbesluit wordt de aanduiding van deze wegen aangepast van erf naar 30km-zone.

Formeel kader

Artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalt dat de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit en dat maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Artikel 12 van het BABW bepaalt dat de plaatsing van de borden A1, A2, G5 en G6 zoals deze staan opgenomen in bijlage 1 behorende bij het RVV 1990 moet geschieden krachtens een verkeersbesluit.

Overwegingen

1. Op 15 december 2009 heeft de Raad het ‘Mobiliteitsplan Landgraaf’ d.d. oktober 2009 vastgesteld als zijnde leidraad voor het toekomstige verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Landgraaf. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het landelijk geldende verkeersveiligheidsbeleid 'Duurzaam Veilig Verkeer'. De verkeersmaatregelen in dit verkeersbesluit zijn zoveel mogelijk op dit beleid afgestemd;
2. In het categoriseringsplan, zoals dat is opgenomen in het Mobiliteitsplan, wordt onderscheid gemaakt in drie typen wegen namelijk stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Een aaneenschakeling van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied. Op erftoegangswegen staat het verblijfskarakter centraal, is de rijsnelheid laag en wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd. In het categoriseringsplan zijn de Irenestraat, Beatrixstraat (momenteel voor een deel Maximastraat genoemd) en Laurastraat aangeduid als erftoegangsweg en maken deel uit van het verblijfsgebied Heiveld;
3. Binnen de categorie van erftoegangswegen kunnen wegen worden aangeduid en ingericht als 30km-zone of als erf. Een erf heeft een aparte wettelijke status. In de Uitvoeringsvoorschriften BABW staan de minimumeisen genoemd waar een erf (bord G5) aan moet voldoen. Hierdoor wordt de toepassingsmogelijkheid van een erf beperkt. In Landgraaf is ervoor gekozen erftoegangswegen in principe uniform als 30km-zones aan te duiden en in te richten. Hiermee wordt de herkenbaarheid van de wegcategorie alsook de duidelijkheid voor de weggebruiker bevorderd en daarmee ook de verkeersveiligheid;
4. Enkele van de in de UVS BABW genoemde eisen zijn dat de wegen binnen een erf slechts een functie mogen hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft en de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aantasten. Tevens moet de indruk worden vermeden dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg. Gebaseerd op met name deze eisen, geeft het ASVV 2012 aan dat erven kunnen worden toegepast in situaties waar heel nadrukkelijk de positie van de voetganger (of fietser) centraal wordt gesteld. Een erf kan worden overwogen als er meer langzaam verkeer dan snelverkeer van de openbare ruimte gebruik

zal maken. Gelet op de wegenstructuur binnen het verblijfsgebied Heiveld en de ligging van de betreffende wegen binnen dit verblijfsgebied, kan niet gegarandeerd worden dat dit op de betreffende wegen altijd het geval zal zijn. Een aanduiding als erf is daardoor niet mogelijk;

5. Vooral de bewoners van de Irenestraat hadden er moeite mee dat de Irenestraat aangeduid gaat worden als 30km-zone en het huidige erf wordt opgeheven. Op onder andere 17 maart 2014 is met de bewoners hierover gediscussieerd. Op basis daarvan zijn enkele ontwerpalternatieven opgesteld die gebaseerd zijn op een aanduiding en inrichting als 30km-zone maar waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de wensen van de bewoners. Deze ontwerpen zijn op 14 april 2014 aan de bewoners gepresenteerd en besproken. Tijdens deze bijeenkomst is uiteindelijk gekozen voor een ontwerp. In dit ontwerp zijn enkele extra snelheidsremmende maatregelen opgenomen zodat de toegestane maximum rijsnelheid van 30km/uur zoveel mogelijk wordt afgedwongen;
6. Tijdens het overleg met de bewoners van de Irenestraat op 14 april 2014 hebben enkele bewoners een verzoek gedaan om de Irenestraat ter plaatse van de Burg. Gijsenstraat (richting Beuteweg) af te sluiten of om de Irenestraat tussen de Beuteweg en de Burg. Gijsenstraat aan te duiden als éénrichtingsweg. Op 27 mei 2014 is een mail gestuurd aan deze bewoners waarin is aangegeven dat er niet aan deze beide verzoeken tegemoet gekomen kan worden. De overwegingen die tot dit besluit hebben geleid, en die ook in de mail aan de bewoners waren opgenomen, zijn onderstaand verwoord.
   1. een afsluiting of éénrichtingsverkeer zorgt ervoor dat de hoeveelheid verkeer in de Irenestraat tussen de Beuteweg en de Burg. Gijsenstraat afneemt. Bij lage hoeveelheden verkeer betekent dit echter niet dat het ook veiliger wordt. In de Irenestraat is het al rustig en de afname zal ook zeer beperkt zijn. Op de verkeersveiligheid zal dit geen effect hebben.
   2. een afsluiting of éénrichtingsverkeer zorgt ervoor dat het verkeer dat in de Irenestraat wordt geweerd, een andere route door de wijk moet gaan zoeken. Op die wegen zal dus een toename van verkeer ontstaan. Ook dit zijn echter rustige straten en de toename zal ook hier beperkt zijn. Op de verkeersveiligheid heeft ook dit geen effect.
   3. de verkeersveiligheid in een straat wordt allereerst bepaald door de weginrichting. Bij de reconstructie van de Irenestraat zal de inrichting worden afgestemd op zijn functie als woonstraat (30km-zone). Daarmee wordt de belangrijkste basis gelegd voor een verkeersveilige straat.
   4. een afsluiting of éénrichtingsverkeer zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van bepaalde woningen verslechtert. Het betreft niet alleen de woningen in de Irenestraat zelf, maar ook de woningen in de omgeving van de Irenestraat. Vanwege de korte afstanden is dit echter beperkt.
   5. een afsluiting of éénrichtingsverkeer zorgt ervoor dat het verkeer per saldo altijd meer afstand moet gaan afleggen. Dit is nadelig voor de algehele verkeersveiligheid en het milieu. Vanwege de korte afstanden is ook dit echter beperkt.
   6. er is geen ruimte om in geval van een afsluiting een keermogelijkheid te creëren in de Irenestraat. Vooral grotere voertuigen (vuilniswagen) worden hierdoor gedwongen achteruit de straat in- of uit te rijden. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid. Gewone personenauto's kunnen vaak nog keren via particuliere inritten wat echter dan wel weer veelal op bezwaren stuit bij de betreffende particulier.
   7. een éénrichtingsweg zorgt ervoor dat je nooit met een tegenligger te maken zult hebben. Dit kan leiden tot hogere rijsnelheden.
   8. een voordeel van een éénrichtingsweg is dat er volstaan kan worden met een smaller wegprofiel waardoor er meer ruimte ontstaat om bijvoorbeeld parkeerplaatsen te maken. In geval van een afsluiting geldt dit niet omdat je daar altijd verkeer in twee rijrichtingen zult behouden.
   9. in woonstraten waar op de rijbaan kan worden geparkeerd en waar een hoge parkeerdruk aanwezig is, kan het voorkomen dat de toegankelijkheid van de straat in het geding is. Als gevolg van de op de rijbaan parkerende voertuigen wordt de resterende rijbaanbreedte zodanig versmald, dat slechts 1 motorvoertuig deze parkerende voertuigen kan passeren. Als dit over langere lengte van de rijbaan het geval is, kan dit problemen veroorzaken bij het passeren van tegemoetkomend verkeer. In die gevallen kan het instellen van éénrichtingsverkeer een oplossing bieden. Met de nieuwe weginrichting van de Irenestraat is hiermee zodanig rekening gehouden dat deze problemen zich daar niet zullen voordoen.

Gelet op deze overwegingen is er geen noodzaak om tot één van deze maatregelen over te gaan. De effecten van beide maatregelen zijn zowel in positieve als negatieve zin beperkt, maar als die effecten er al zijn, dan zijn deze eerder negatief dan positief (zie de overwegingen 2, 4, 5, 6, 7).

Openbare voorbereidingsprocedure



Gelet op het zorgvuldigheidsbeginsel en de noodzakelijke evenredige belangenafweging, is tevens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Door middel van een publicatie in de 'geZien Landgraaf' van 3 december 2014 zijn alle belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze, op het gedurende zes weken ter inzage liggende ontwerpbesluit d.d. 24 november 2104, in te dienen. In dat kader zijn geen zienswijzen ingediend.

Belangenafweging artikel 2 WVW

Van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen, liggen de volgende belangen ten grondslag aan dit besluit:

1. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
2. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
3. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
4. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
5. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Advisering

Met betrekking tot dit besluit zijn de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) van toepassing.

Alle wegen en/of weggedeelten waarop dit besluit betrekking heeft, zijn gelegen binnen en zijn in beheer bij de gemeente Landgraaf. Artikel 23 van het BABW is op dit besluit niet van toepassing.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is met de politie –via het aanspreekpunt Verkeer van het Basisteam Brunssum-Landgraaf- ter zake overleg gepleegd in het ambtelijk Verkeersteam van de gemeente Landgraaf. Het ambtelijk Verkeersteam van de gemeente Landgraaf heeft met betrekking tot het onderhavige besluit op 24 november 2014 instemmend geadviseerd.

b e s l u i t e n :

1. door het plaatsen en verwijderen van borden model A1(30) zonaal en A2(30) zonaal, G5 en G6, zoals bedoeld in Bijlage 1 van het RVV 1990, de aanduiding als erf op te heffen en een maximumsnelheid van 30km per uur in te stellen op de:
   a. Irenestraat;
   b. Maximastraat; en
   c. Laurastraat voor wat betreft het gedeelte vanaf de Gatestraat tot circa 35 meter ten oosten van de Irenestraat;

2. een en ander overeenkomstig is met de bij dit verkeersbesluit behorende situatietekening met tekeningnummer 14-123-B1 d.d. 18-11-2014;
3. te bepalen, dat met het van kracht worden van dit besluit eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen indien die met dit besluit in strijd zijn dan wel hiermede niet in overeenstemming zijn;
4. te bepalen dat de bekendmaking van dit verkeersbesluit geschiedt door plaatsing van het besluit in de Staatscourant.

Situatietekening



Landgraaf, 20 januari 2015

Namens burgemeester en wethouders van Landgraaf,

het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en Grondzaken,

mr. F.J.C. Geurts

Inzage

Het onderhavige besluit wordt voor belanghebbenden ter inzage gelegd gedurende zes weken met ingang van de dag na de publicatie in de Staatscourant, tijdens de openingstijden, bij het Klant Contact Centrum in het raadhuis.

Beroep

U kunt op grond van de Algemene wet bestuursrecht beroep indienen tegen dit besluit. Stuur binnen zes weken na datum van de verzending van het besluit een brief naar de rechtbank Limburg, postbus 950, 6040 AZ Roermond of via https://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht.

U moet de brief ondertekenen. In de brief moeten de volgende gegevens staan:

- uw naam en adres;
- de datum van uw beroep;
- de omschrijving van het besluit, waartegen u beroep instelt;
- de redenen van uw beroep.

Indien het mogelijk is, dient u een kopie van het besluit waartegen u beroep instelt, bij te voegen.

Is de situatie zo dringend dat u niet kunt wachten op de uitspraak op uw beroepschrift? Dan kunt u bij de voorzieningenrechter van de rechtbank een voorlopige voorziening vragen. Dit verzoek dient u in bij de rechtbank op bovengenoemd postadres of digitaal via de genoemde website.



Voor het digitaal indienen van een beroepschrift of het vragen van een voorlopige voorziening, moet u beschikken over DigiD.

Datum effectuering

Het besluit zal op zijn vroegst zes weken nadat het besluit is bekendgemaakt, worden uitgevoerd.